

RAPPORT FRA SLF 52

TIL: Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene,
delegasjonsmedlemmene og regionledere.
FRA: Delegasjonen v/Turid Stemre
DATO: 4. februar 2010

**KOMITÉ: IMO's Sub-Committee on Stability and Load Lines and Fishing Vessel
Safety (SLF 52) 25.-29. januar 2010**

<u>Den norske delegasjonen bestod av følgende:</u>	<u>Funksjon:</u>
Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder)	Plenum
Senioringeniør Torgeir Bjørntvedt, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 3
Senioringeniør Bodil Pedersen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 1/DG 1
Rådgiver Yngve F. Bergesen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 2
Senioringeniør Trond Kvande, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 1
Overingeniør Gunnar Hjort, DNV	Plenum/WG 3
Avdelingsleder Anne Hartmann, DNV	Plenum
Avdelingsleder Anne Marie Kristensen, DNV	Plenum/WG 3

OPPFØLGING

Punkt i rapport	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig S.Dir
3.1	Delta i korrespondansegruppen		BPE/TKV
4	Delta i korrespondansegruppen Brief FSI og MSC		YFB TBS
5	Delta i korrespondansegruppen		TBS
7	Brief MSC og DE. Stille med stabilitetsekspertise på DE 54. Delta i korrespondansegruppen mellom DE 53 og De 54 om den fortsetter.		TBS TBS/LKA Beslattes etter DE
8	Delta i SDS korrespondansegruppen		Pass
9	Delta i arbeidet med felles innsendelse	Det antas at UK vil initiere dette	TBS
11	Delta i korrespondansegruppen	Evt. arbeid betinger at det kommer inn forskningsresultater	Pass
12	Delta i arbeidet i korrespondansegruppen samt i det ekstra møtet dersom det får aksept. Brief MSC		YFB TBS

Det ble opprettet følgende korrespondansegrupper under SLF 52:

- Intact stability
- Fishing vessel safety.
- Subdivision and damage stability
- 1969 TM Convention

Det vil bli opprettet følgende arbeids- og draftinggrupper under SLF 53:

- Intact Stability (WG 1)
- Fishing vessel safety (WG 2)
- Subdivision and stability (WG 3)
- Amendments to the 1966 LL Convention and the 1988 LL Protocol (DG 1)
- 1969 TM Convention (DG 2)

Tentativ dato for SLF 53 er 10.-14. januar 2011

1. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 6. januar 2010. Det ble avholdt EU-koordinering i Brussel 18. januar 2010 der Stemre deltok. Det ble også avholdt EU koordinering i London der Stemre og Bergesen deltok.

Under SLF 52 ble det opprettet følgende arbeidsgrupper:

WG 1 Intact stability, agendapunkt 3 (Ledet av Italia)

WG 2 Fishing vessel safety, agendapunkt 4 og 12 (Ledet av Sør-Afrika)

WG 3 Sub-division and damage stability, agendapunkt 7, 8 og 11 (Ledet av Tyskland)

Under SLF 52 ble det opprettet følgende draftinggruppe:

DG 1 1969 TM Convention, agendapunkt 5 (Ledet av Nederland)

2. OPPSUMMERING

Det meste av arbeidet som ble gjort under møtet er pågående diskusjoner og få beslutninger ble fattet. Arbeidet fortsetter på neste sesjon. Kun arbeidet med retningslinjer for konsekvenser av å holde vannrette dører åpne under drift ble avsluttet fra SLFs side, men heller ikke her er resultatet endelig. Diskusjonen vil fortsette på DE 53 og DE 54. Til DE 54 oppfordres det til å sende SLF eksperter slik at retningslinjene kan endelig ferdigstilles.

Norge hadde innledningsvis et innlegg om oppfølging av anbefalingene fra undersøkelsene etter ulykken med Bourbon Dolphin i april 2007. Vi informerte bl.a. om at vi ville sende inn forslag til nye agendapunkter til MSC 88 i desember 2010.

3. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTENE PÅ AGENDAEN

Da SLFs tidligere formann Rob Gehling (Australia) nå er gått inn i pensjonistenes rekke, startet møtet med valg av formann og viseformann for 2010.

Tidligere viseformann Dr. Zbigniew Szozda (Polen) ble valgt til formann for 2010. Kevin Hunter (UK) ble valgt til viseformann for 2010. Hunter ledet møte f.o.m tirsdag ettermiddag da formannen ble syk.

1. Adoption of the agenda

Agendaen ble godkjent uten endringer.

2. Decision of other IMO bodies

Sekretariatet informerte om beslutninger fattet av Komiteene og andre underkomiteer der disse berører SLFs arbeid. Der SLF hadde fått spesifikke instruksjoner, ble dette behandlet under aktuelt agendapunkt.

3. Development of new generation intact stability criteria

.1 Arbeidet er satt på agendaen som en oppfølging av diskusjonene under revisjonen av intaktkoden. Under det arbeidet ble det avdekket svakheter ved kodens deterministiske krav til intakt stabilitet som følge av ulike dynamiske fenomener som f.eks surfing og påvirkninger fra bølger. Det ble derfor besluttet å utvikle en ny generasjon kriterier for intakt stabilitet for fartøy som ikke er tilstrekkelig dekket av dagens krav.

Det er svært tekniske diskusjoner og arbeidet vil neppe bli ferdig med det første. Det ble i prinsippet enighet om å benytte kriterier på 3 nivåer for fire ulike fysiske fenomener. Nivå 1 og 2 inneholder sårbarhetskriterier mens nivå 3 vil være en direkte tilnærming. Innholdet av de ulike kriteriene og analysemetoder gjenstår det å enes om.

Tyskland tok til orde for at det ikke bare må ses på problemer knyttet til manglende stabilitet, men også til problemer knyttet til for stive og stabile skip primært konteinerskip. Det var Tysklands innspill om konteinerskip som i utgangspunktet la grunnlaget for agendapunktet, men til nå har de fleste testskipene som er benyttet for å utvikle forslag til de ulike kriterier og analysemetoder vært små fartøy, særlig fiskefartøy.

Norsk posisjon: Ingen sterke meninger, men er opptatt av at det endelige resultatet skal kunne brukes og verifiseres på en grei måte.

Utfall: Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av Japan som skal se videre på de ulike kriterier og nivåer.

Oppfølging: Delta i korrespondansegruppen.

.2 SLF fikk også i oppdrag å se på intaktkodens krav til MODU i den reviderte intaktkode. Da MODU-koden er revidert, er det ikke lenger samsvar mellom de to instrumentene.

Norsk posisjon: Henvise til MODU-koden.

Utfall: Stabilitetskravene til MODU fjernes fra intaktkoden og erstattes av en henvisning til den reviderte MODU-koden.

4. Safety of small fishing vessels

Arbeidet med retningslinjer for sikkerhet og retningslinjer for implementering av disse skulle avsluttes på møtet.

Frankrike prøvde å gjenåpne diskusjonen på enkelte områder i retningslinjene, men fikk ingen støtte. Anbefalingen om å utgi retningslinjene på alle 6 arbeidsspråkene ble diskutert.

Sekretariatet informerte om at dette vil bli et rent økonomisk tap og at dette ikke er i henhold til normal praksis. De som tok ordet støttet å utgi retningslinjene på alle 6 arbeidsspråkene.

Sekretariatet informerte om at teksten som vedlagt rapporten til MSC vil bli oversatt til alle 6 arbeidsspråkene og derved er teksten tilgjengelig uten at en nødvendigvis trenger å utgi retningslinjene som IMO publikasjon.

Norsk posisjon: Støtte utkast til retningslinjer for sikkerhet og retningslinjer for implementering.

Utfall:

Retningslinjer for sikkerhet ble godkjent og oversendes MSC 87 for endelig vedtak.

Retningslinjer for implementering ble prinsipielt godkjent, men oversendes FSI for gjennomgang før endelig godkjennelse. Agendapunktet beholdes i påvente av tilbakemelding fra FSI.

Spørsmål om tilgjengelighet vil bli behandlet i MSC og TCC som evt. vil be Council handle i henhold til deres anbefaling.

Korrespondansegruppen ble reetablert for å ferdigstille retningslinjer for implementering.

Oppfølging: Delta i korrespondansegruppen. Brief FSI og MSC

5. Development of options to improve effect on ship design and safety of the 1969 TM Convention

Arbeidet har pågått i en korrespondansegruppe fram mot SLF 52. Norge har deltatt i gruppen. Norge har vært mot endringer i 1969TM konvensjonen helt siden dette ble satt på agendaen.

Vi har hevdet at dersom det er sikkerhetsmessige problemer må det adresseres i relevante konvensjoner og koder. Vi har derfor støttet opsjon A i rapporten fra korrespondansegruppen. Dette medfører ingen endringer i konvensjonen.

Norsk posisjon: Norge støtter ikke Indias forslag om å redusere tonnasjen dersom det legges til rette for kadetter. Norge støtter heller ikke å endre 1969 TM Konvensjonen. Er det problemer med sikkerheten på noen områder, bør det adresseres i aktuelle sikkerhetskonvensjoner og koder.

Utfall: Det ble nedsatt en korrespondansegruppe som skal arbeide videre med mulige tiltak for å bedre sikkerheten gjennom 1969 TM konvensjonen. To områder ble spesifisert som ”problemområder”: mannskapsinnredning og konteinerskip. Flertallet var mot Indias forslag, men det er ikke helt utelukket.

Oppfølging: Delta i korrespondansegruppen.

6. Time-dependent survivability of passenger ships in damaged condition

Det var ingen dokumenter innsendt til dette møtet. Saken beholdes likevel på agendaen etter anmodning fra Tyskland da flere av Tysklands aktører er i kontakt med ITTC og ønsker å fortsette arbeidet.

7. Guidance on the impact of open watertight doors on existing and new ship survivability

Saken ble satt på agendaen etter innspill fra Sverige. Norge har tidligere etterlyst fortolkninger og retningslinjer for når vanntette dører kan holdes åpne og støttet at saken ble satt på agendaen.

Norsk posisjon:

Norge støtter utvikling av retningslinjer. Det bør skilles mellom nye og eksisterende skip.

Diskusjon: Her er det svært divergerende meninger når det gjelder eksisterende skip.

Videre ble det påpekt at slik instruks fra MSC er utformet er det uklart om de også skal gjelde for lasteskip. Det har tidligere ikke vært regler for lasteskip med hensyn til når vanntette dører kan holdes åpne. De kom inn i revidert kapittel II-1 og det blir derfor vanskelig å gi retningslinjene tilbakevirkende kraft for lasteskip. Underkomiteen besluttet å se kun på passasjerskip og overlate til MSC å avgjøre om de ønsker at SLF skal gjøre noe mer.

Det ble prinsipiell enighet om retningslinjene basert på utkastet fra Sverige og US. En to-avdeling vannfylling skal forutsettes. Dører som tillates å stå åpne over lengre tidsrom og som står i et vanntett skott som avgrenser to-avdelingsskaden skal anses åpen, slik at fyllingen også inkluderer tilstøtende avdeling. Ved en slik konstellasjon av fylling skal rest-stabiliteten være på nivå med kriteriene for mellomliggende fyllingstrinn.

For de eksisterende skipene kan man redusere på disse kriteriene, forutsatt at man pålegger økt fokus på de operasjonelle føringer. Det ble enighet om at DE, som skal fullføre policy retningslinjene mht åpne vanntette dører vurderer SLF sitt utkastet til retningslinjer, slik at disse kan harmoniseres mht grunnprinsipper, kategorisering av dører og regelreferanser. De operasjonelle retningslinjene utarbeidet av DE inneholder en kategorisering av dørene avhengig av bruken. SLF støtter prinsippet og forutsetter at retningslinjene for konsekvensanalyse bare skal gjelde for dører av kategori A, d.v.s de som står permanent åpne. SLF fant at DEs utkast inneholder uklarheter det må ryddes opp i før de to retningslinjene kan integreres i ett dokument.

Utfall:

Det ble enighet om at DEs utkast til operasjonelle retningslinjer som skal diskuteres om noen uker (DE 53/9) og SLFs utkast til konsekvensvurderinger bør harmoniseres. DE 53 håndterer saken videre, da SLF inntil videre har avsluttet sin del av arbeidet. Det vil være fordelaktig at DE korrespondansegruppen fortsetter mellom DE 53 og 54. Siden DE-dokumentet ennå ikke er behandlet og DE ikke uten videre kan fatte beslutninger innenfor SLFs fagområde inviterte formannen i DE til at delegasjoner kan stille med stabilitetsekspertise på DE 54 i oktober når retningslinjene skal fullføres.

SDS-arbeidsgruppen ble også enig om at konsekvensvurderingene ikke er ment for SPS-skip, heller ikke de som fører mer enn 240 personer.

Oppfølging:

Brief MSC og DE. Stille med stabilitetsekspertise på DE 54. Delta i korrespondansegruppen mellom DE 53 og De 54 om den fortsetter.

8. Stability and sea-keeping characteristics of damaged passenger ships in a seaway when returning to port by own power or under tow

Dette agendapunktet springer ut fra arbeidet med sikkerhet på passasjerskip. Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under forrige sesjon. Norge har ikke deltatt i korrespondansegruppen.

Diskusjonen gikk primært på om en skulle utvikle retningslinjer for beslutninger eller ren informasjon. Flertallet ville bare ha krav til å presentere operasjonell informasjon.

Det er delte meninger om informasjonen bør eller skal inneholde informasjon om stabiliteten i utvalgte skadetilfeller (uten minimumskrav til disse verdiene). Noen mener slik informasjon kan bli villedende mens andre mener det vil være villedende om informasjonen ikke finnes.

Norsk posisjon: Norge støtter ikke en utvikling av designkrav, men ønsker god informasjon til fører til hjelp i beslutningsprosesser.

Utfall: Det ble bestemt å endre tittelen fra ”guidances” til ”operational information”, for å tydeliggjøre at man snakker om informasjon til fører som kan brukes som beslutningsstøtte, men at informasjonen aldri kan påregnes å dekke enhver situasjon som måtte oppstå. SDS Korrespondansegruppen skal utvikle informasjonen videre.

9. Guidance for verification of damage stability requirements for tankers and bulk carriers

Norge var medinnsender da dette punktet ble satt på agendaen. Det var Norge som fikk utvidet punktet til også å gjelde bulkskip.

Her ble det som ventet en lang og heftig diskusjon rundt nødvendigheten av å utvikle retningslinjer, nesten en reprise av diskusjonen under forrige sesjon. Dette til tross for at MSC hadde sagt klart fra at diskusjonen om nødvendigheten ikke ligger i underkomiteen. Den skal konsentrere seg om det tekniske. Det kom i diskusjonen opp en del skremmende kommentarer som med all tydelighet viser at dette arbeidet er nødvendig. Det ble blant annet påstått at stabilitet var en designsak og at når stabiliteten var godkjent, kunne en laste som en ville til lastelinjemerket. Norge støttet derfor IPTA i at det som en del av arbeidet må defineres hva en godkjent lastekondisjon er, selv om IPTA og Norge har en vidt forskjellig forståelse av godkjente lastekondisjoner. Det ble også påpekt at det må utvikles to sett retningslinjer. Ett for tankskip og ett for bulkskip. Arbeidet med tankskip skal gjøres først. Vi må forvente at det vil bli stilt krav til dokumentasjon på hvorfor det er nødvendig med slike retningslinjer for bulkskip når det arbeidet skal påbegynnes.

Norsk posisjon: Støtter utvikling av retningslinjer.

Utfall: Det utvikles retningslinjer for verifisering av tilfredsstillende skadestabilitet for tankskip først og det inviteres til innsendelser av utkast til neste møte. Det bes også om kommentarer på hvorvidt det skal utvikles to sett retningslinjer. Ett for fører og PSC og ett til bruk for administrasjoner ved godkjenning av stabilitet.

Oppfølging: Delta i arbeidet med felles innsendelse. Det antas at UK vil initiere dette.

10. Safety provisions applicable to tenders operating from passenger ships

Det var ingen dokumenter innsendt til dette møtet.

Det ble besluttet å avvente behandling av dette agendapunktet til DE har diskutert saken på sitt møte i februar.

11. Damage stability regulations for ro-ro passenger ships

Agendapunktet stammer fra EU landene, primært UK, som er skeptiske til de nye harmoniserte probalistiske skadestabilitetsreglene ("SOLAS 2009") hva angår ro-ro ferger med lange underrom.

Norsk posisjon: Norge er i utgangspunktet fornøyd med det sikkerhetsnivået den nye standarden representerer, også for ro-ro skipene.

Diskusjon: Materien er kompleks, da det er vanskelig å sammenligne eksisterende og ny design.

Spesielt mindre ro-ro skip er det enighet om at man bør se nærmere på, med hensyn til R-faktoren og også s faktoren. Ingen konkrete forslag ble lagt på bordet, men man er enige om å avvente mer forskning, herunder tre prosjekter som pågår for tiden. Det var generell enighet om at utvalget av skip i de forskjellige analysene nok ikke er representative for flåten under ett og at antallet er for lite til å trekke entydige konklusjoner. Mangelen på felles kriterier for hvordan resultatene skal sammenlignes mellom SOLAS 2009 og SOLAS 1990 pluss Stockholmsavtalen er også et problem. Av denne grunn ble det foreslått å forlenge ferdigstillelse av agendapunktet til 2013, som er endret til 2011 av prosessuelle årsaker. Det ble fra norsk side påpekt at å ha skip med lange underrom som ikke tilfredsstillers A.265(VIII) med i analysene er lite relevant fordi slike skip pr definisjon ikke kan godkjennes etter SOLAS 1990 uten at også gammel regel II-1/4 til 7 (flytekravene) er tilfredsstillt.

Utfall: Avventer mer forskning før saken diskuteres videre. Korrespondansegruppa fortsetter, og forskning sirkuleres så fort den foreligger. Det oppfordres også til innsendelse av dokumenter til neste møte. Ber MSC om utsettelse av ferdigstillelse.

Oppfølging: Norge deltar i korrespondansegruppa.

12. Development of an agreement on the implementation of the 1993 Torremolinos Protocol

Generalsekretæren har initiert dette arbeidet i et forsøk på å få protokollen til å tre i kraft. Tilstrekkelig antall land har ratifisert, men disse har ikke en tilstrekkelig stor fiskeflåte med lengde over 24 meter. Vi er avhengige av å få med oss Kina for at Protokollen skal tre i kraft. Det foreligger forslag til en avtale om trinnvis implementering og et forslag til resolusjon om det samme. Det foreligger også forslag til en del endringer i kravene.

Norsk posisjon: Ingen preferanser i forhold til avtale/ resolusjon. Ønsker ikke en reduksjon i sikkerhetsnivået. Kan støtte fem-årlig inspeksjonsintervall.

Utfall: Korrespondansegruppen nedsatt under agendapunkt sikkerhet på små fiskefartøy skal se på mulige tekniske endringer. MSC anmodes om å godkjenne at det avholdes et ekstra møte i arbeidsgruppen for å se på avtale kontra resolusjon.

Oppfølging: Delta i arbeidet i korrespondansegruppen samt i det ekstra møtet dersom det får aksept. Brief MSC.

13. Consideration of IACS unified interpretations

Utfall: SC 225 (volume of flooded water) ble godkjent og utgis som MSC/Circ.
LL75 (permeabilitet i stores rom under bakk) ble godkjent og utgis som MSC/Circ.
LL59 rev.1 (fri overflate i "gutter bars") ble godkjent og utgis som MSC/Circ.

14. Subdivision standards for cargo ships

Saken gjelder fotnote .4 til regel 4 som unntar skip som oppfyller OSV reglene fra stabilitetskravene i kapittel II-1. Det var ingen dokumenter innsendt til dette møtet, men saken beholdes på agendaen og går til SDS korrespondansegruppen.

15. Work programme and agenda for SLF 53

Arbeidsprogrammet og agendaen ble justert ut fra resultater oppnådd under møtet. Revisjon av SOLAS kapittel II-1 ble satt på agendaen.

16. Election of Chairman and Vice.Chairman for 2011

Grunnet formannens sykdom ble det ikke avholdt valg. Valg av formann og viseformann for 2011 vil bli gjort mandag morgen på SLF 53.

17. Any other business

Underkomiteen noterte seg utfallet fra DSC vedrørende farer ved sikring av konteinere på dekk
Øvrige dokumenter vil bli tatt opp under det nye agendapunkt på SLF 53, men overføre også til CG for preliminary

18. Amendments to the 1966 LL Convention and the 1988 LL Protocol related to seasonal zone

På MSC 86 foreslo Sør-Afrika å utvide sommersonen utenfor sydspissen av Afrika med 50 nm (MSC 86/23/3)

Norsk posisjon: Norge er skeptisk til utvidelsen fra et sikkerhetsmessig synspunkt, men ser også fordeler.

Utfall: Sør-Afrika bes sende inn informasjon til neste møte og alle oppfordres til å sende inn forslag til hvordan dette eventuelt kan tas videre.

Haugesund 4. februar 2010

Turid Stemre
Delegasjonsleder